Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13170**

18. Wahlperiode 18.07.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Herbert Behrens, Caren Lay, Susanna Karawanskij, Sabine Leidig, Thomas Lutze, Dr. Kirsten Tackmann, Hubertus Zdebel und der Fraktion DIE LINKE.

Maßnahmen der Bundesregierung zum Erkennen und der Verfolgung von rechtswidrigen Manipulationen der CO_2-Emissionen bei – umgerüsteten – Dieselfahrzeugen

Gemäß dem Zweiten Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen“ Teil 1 vom 26. Juni 2017, Ausschussdrucksache 18(15) 533 (neu) (im Folgenden: CO_2-Bericht) wurden 29 Fahrzeugtypen, bei denen im Rahmen der Prüfung auf die Verwendung unzulässiger, NO_2-bezogener Abschalteinrichtungen bzw. -strategien erhöhte CO_2-Emissionen/Kraftstoffverbrauch festgestellt wurden, erneut geprüft. Die Untersuchungskommission prüfte ausschließlich Fahrzeuge, die bereits bei den ersten Messungen sowohl von Stickoxid- als auch CO_2-Emissionen durch eine Überschreitung der CO_2-Emissionen zum Typprüfwert um mehr als 10 Prozent auffällig geworden waren.

Geprüft wurden nunmehr ausschließlich die CO_2-Emissionen, nicht jedoch die NO_2-Emissionen und dies ausschließlich im für die Typgenehmigung von Pkw relevanten Prüfzyklus NEFZ, in dem die Typprüfwerte ermittelt wurden, die im Realbetrieb bei neuen Pkw durchschnittlich um 40 Prozent überschritten werden.

Die Untersuchungskommission kam zu dem Ergebnis, dass bis auf zwei nicht mehr in der Produktion befindliche Fahrzeuge von den durch das Kraftfahrtbundesamt zugelassenen Fahrzeugtypen die CO_2-Emissionen die Angaben der Hersteller bei der Typprüfung eingehalten, meist sogar unterschritten haben. Die Untersuchungskommission weist in ihrem Bericht auf den Wechselwirkungseffekt von NO_x und CO_2/Verbrauch hin. Dieser kann bewirken, dass bei einer Reduktion von NO_2 die CO_2-Werte ansteigen und umgekehrt.

Gemäß dem Bericht wurden bei den im NEFZ erfolgenden Tests der Energiebedarf von an- und abschaltbaren Nebenverbrauchern wie beispielsweise Klimaanlage, Beleuchtung oder Sitzheizung, bei der Messung nicht berücksichtigt (Bl. 8 des Berichts). Der Bericht weist darauf hin, dass die Messungen im Temperaturbereich 20 bis 30 Grad Celsius stattfinden und sich hieraus eine gewisse Bandbreite an CO_2-Emissionen ergibt. Darüber hinaus weisen die Verfasserinnen und Verfasser des Berichts auf die definierte Fahrkurve hin (Bl. 9) und ein sich daraus ergebendes Toleranzband.

Während die CO_2-Werte gemäß CO_2-Bericht überwiegend sogar unterhalb der Typprüfwerte liegen sollen, ergaben Wiederholungsmessungen des ADAC an umgerüsteten Fahrzeugen der Marke Volkswagen Motortyp EU 189 je nach angewendetem Testverfahren demgegenüber gleichbleibende oder leichte Erhöhungen der CO_2-Werte. Der ADAC hat die Messverfahren jeweils wiederholt (vgl.

www.adac.de/infotestrat/adac-im-einsatz/motorwelt/abgas_update_vw.aspx, zuletzt abgerufen am 29. Juni 2017).

Gemäß Pressemeldungen sollen von US-amerikanischen Umweltbehörden möglicherweise rechtswidrige Manipulationen der CO_2-Emissionen sowohl an Diesel- als auch an Benzinfahrzeugen entdeckt worden sein (so z.B. Automobilwoche vom 22. Februar 2017: „Vorwürfe zu Manipulationen bei Benziner und Diesel – erste Klagen gegen Audi bundesweit eingereicht“, www.automobilwoche.de/article/20170222/AGENTURMELDUNGEN/302219824/vorwuerfe-zu-manipulationen-bei-benziner-und-diesel-erste-klage-gegen-audi-bundesweit-eingereicht, zuletzt abgerufen am 22. Mai 2017).

Wir fragen die Bundesregierung:

1. In welchen der von der „Untersuchungskommission Volkswagen“ zunächst durchgeführten acht Prüfzyklen an den 53 untersuchten Fahrzeugmodellen wurden neben den NO_x- auch die CO_2-Emissionen gemessen, und wurden die NO_x- und CO_2-Emissionen gleichzeitig gemessen oder getrennt in verschiedenen Durchläufen bzw. Fahrten (bitte begründen)?
2. Warum hat die Bundesregierung bis heute nicht die hierbei ermittelten CO_2-Emissionen und die festgestellten prozentualen Abweichungen von den Katalogwerten vollständig veröffentlicht?
3. Welche CO_2-Emissionen hatten die 53 zunächst untersuchten Fahrzeuge in jeweils welchem Prüfzyklus (bitte tabellarische Angabe)?
4. Welche Fahrzeuge hat die Untersuchungskommission Volkswagen oder das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) seit Veröffentlichung des ersten Untersuchungsberichts zusätzlich zu den ersten 53 Fahrzeugen untersucht?
   a) Wurden diese in den gleichen acht Prüfzyklen gemessen wie die ersten 53 Fahrzeuge?

      Wenn nein, warum nicht?

      Worin bestehen die Abweichungen, und wie begründet die Bundesregierung diese?

   b) Warum wurden die Messergebnisse bislang nicht veröffentlicht?

   c) Ist eine Aktualisierung oder Ergänzung des ersten Untersuchungsberichtes geplant?

      Wenn nein, warum nicht?

      Wenn ja, bis wann?

   d) In welche der drei Kategorien stuft die Bundesregierung jeweils welches untersuchte Modell warum ein?
5. Auf die CO_2-Messung in welchem der acht Prüfzyklen stützt sich die Aussage im CO_2-Bericht der Untersuchungskommission, es wurden diejenigen Fahrzeuge erneut vermessen und überprüft, die „in den Felduntersuchungen einen CO_2-Wert mit einer Abweichung größer 10 Prozent zum genehmigten Wert (Katalogwert) aufwiesen“?

   Warum wurde nur dieses Messergebnis als Auswahlkriterium der Nachmessung herangezogen, nicht die ggf. bei den anderen sieben Prüfzyklen ermittelten Abweichungen der CO_2-Emissionen zu den Typprüfwert?
6. Bei welcher Umgebungstemperatur fanden jeweils die i.d.R. drei Messungen an den 29 Fahrzeugen im Rahmen der CO_2-Nachprüfungen statt und welche Umgebungstemperatur herrschte bei den Messungen, in denen zunächst die überhöhten CO_2-Werte festgestellt wurden (bitte tabellarisch für alle 29 nachgetesteten Fahrzeuge für alle durchgeführten Messungen aufführen)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

7. Warum hat die Untersuchungskommission sich für diesen zweiten Bericht nicht an das für die Studie der Bundesanstalt für Straßenwesen „Abgasverhalten von in Betrieb befindlichen Fahrzeugen und emissionsrelevanten Bauteilen – Feldüberwachung“ angelehnt und in Betrieb befindliche Fahrzeuge untersucht, sondern sich ausschließlich auf die Prüfung der COP beschränkt, wofür Neufahrzeuge verwendet wurden?
8. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnnen und Fragesteller, dass es angesichts der Tatsache, dass die einzigen beiden Fahrzeugtypen, bei denen Überschreitungen im CO_2-Bericht festgestellt wurden, diejenigen sind, die nicht mehr produziert wurden und dementsprechend in Betrieb befindliche Fahrzeuge untersucht wurden, es aber im Sinne des Klima- und Verbraucherschutzes zielführender wäre, keine Neufahrzeuge für die Nachprüfungen heranzuziehen (bitte begründen)?
9. Mit welcher Begründung wird bei einem der beiden auffällig gewordenen Fahrzeuge (Smart) auf Basis der Messung an einem Fahrzeug der Vorwurf einer Überschreitung der CO_2-Werte erhoben, und ist dieser Vorwurf nach Auffassung der Bundesregierung durch diese Abweichung vom statistischen Verfahren hinreichend gesichert (bitte begründen)?
10. Zu welchen Maßnahmen kann der Hersteller auf Basis der an einem Fahrzeug festgestellten Überschreitung des CO_2-Wertes verpflichtet werden, und welche Konsequenzen drohen auf welcher Rechtsgrundlage den beiden Herstellern auffällig gewordener Fahrzeuge?
11. Warum wurde beim zweiten auffälligen Fahrzeug (Opel Zafira) trotz Unterschreitung der 15 000 km-Marke kein Entwicklungskoeffizient angewendet, und hätte dieses Fahrzeug die Nachprüfung bei Verwendung des Entwicklungskoeffizienten bestanden?
12. Auf welcher Rechtsgrundlage galt „ohne Anwendung des statistischen Verfahrens oder des Entwicklungskoeffizienten (…) die Nachmessung im Rahmen dieser Untersuchung als nicht auffällig, wenn das Messergebnis den Typgenehmigungswert um nicht mehr als 4 Prozent überschritt“ (CO_2-Bericht S. 13), und wurde damit eine Grenze gezogen, deren Überschreitung rechtliche Konsequenzen für die Hersteller hat (bitte unter Angabe der Rechtsgrundlage begründen)?
13. Bei welchen der 29 nachgetesteten Fahrzeugen wurde das statistische Verfahren oder der Entwicklungskoeffizient nicht angewendet, und welche Werte mussten alle anderen Fahrzeuge einhalten, damit eine „Nachmessung im Rahmen dieser Untersuchung als nicht auffällig“ gegolten hat?
14. Aufgrund welcher konkreten Rechtsgrundlage und durch welche konkreten Auslegungserwägungen hat die Untersuchungskommission „Volkswagen“ entschieden, „Nebenverbraucher“ wie Lichtmaschine und Klimaanlage abzuschalten?
15. Anhand welcher Kriterien hat die Bundesregierung (bzw. Untersuchungskommission) die Testbedingungen (Umgebungstemperatur, Schaltpunkte etc.) für die CO_2-Nachmessungen festgelegt, und von wem genau wurden diese Testbedingungen festgelegt?
16. Welche Gespräche (mit Herstellern, Technischen Diensten etc.) wurden im Vorfeld der Festlegung der Testbedingungen geführt (bitte unter Angabe des Datums tabellarisch aufführen)?
17. Wurden die Hersteller in gleicher Weise an der Erstellung des CO_2-Berichtes beteiligt wie beim ersten Bericht der Untersuchungskommission vom April 2016?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

18. Sind die erheblichen Abweichungen der CO_2-Emissionen im realen Betrieb im Vergleich zum jeweiligen Typprüfwert von durchschnittlich 40 Prozent für die Bundesregierung Anlass, diesen auf den Grund zu gehen (bitte begründen), und welche Erklärung hat die Bundesregierung auf Basis welcher Erkenntnisse für diese Abweichungen?

19. Wie hat die Bundesregierung (bzw. Untersuchungskommission) geprüft, ob illegale Maßnahmen/Abschalteinrichtungen (Lenkwinkelerkennung etc.) bei den durchgeführten CO_2-Nachprüfungen zum Einsatz kamen, und wie wird dies bei COP-Prüfungen gehandhabt?

20. Teilt die Bundesregierung die Auffassung der Fragestellerinnen und Fragesteller, dass die Aussagekraft des zweiten Untersuchungsberichtes praktisch null ist, weil das Einhalten der Typprüfwerte von neuen Fahrzeuge im NEFZ eine Selbstverständlichkeit ist und vielmehr systematisch geprüft werden sollte, mit welchen ggfs. eingesetzten Mitteln die Typprüfwerte nur auf dem Rollenprüfstand eingehalten werden, aber nicht im Alltag (bitte begründen)?

21. Wie kann die Bundesregierung den Verdacht entkräften, dass das Untersuchungsdesign bewusst so gewählt wurde, dass die Hersteller in gutem Lichte dastehen (vgl. www.herbert-behrens.de/nc/presse_und_reden/mitteilungen/detail/kategorie/presse-74/zurueck/presse-43/artikel/dobrindt-schutzpatron-der-autoindustrie-und-gefahr-fuer-klima-und-verbraucher/)?

22. Bei welchen der für den CO_2-Bericht untersuchten 29 Fahrzeuge handelt es sich um solche, bei denen die Produktion im Zuge einer verbindlichen oder einer freiwilligen Umrüstmaßnahme bereits umgestellt wurde, die Fahrzeuge also nicht mehr identisch mit denen sind, die bei der Typprüfung und der Feldüberwachung im Zuge des ersten Berichts der Untersuchungskommission untersucht wurden?

23. Aus welchem Grund wurden die im CO_2-Bericht dargestellten Fahrzeuge, insbesondere wenn es sich um solche handelt, die aufgrund von Umrüstungen nicht mehr identisch mit den ursprünglich typgenehmigten sind, nicht zugleich auf den NO_x- als auch den CO_2-Ausstoß gemessen, um mögliche rechtswidrige Manipulationen zu erkennen und ggf. auszuschließen?

24. Wie erklärt die Bundesregierung technisch, dass laut dem Untersuchungsbericht trotz des trade-off-Effektes nach einer ggfs. erfolgten NO_2-bezogenen Produktionsumstellung zugleich die nunmehr gemessenen CO_2-Verbrauchswerte nicht wie technisch zu erwarten gestiegen, sondern gesunken sind?

25. Werden für alle Fahrzeuge, für die das KBA die Freigabe für Umrüstmaßnahmen erteilt, neben den NO_x auch die CO_2-Werte ermittelt, und wenn ja, wurden die NO_x- und CO_2-Emissionen gleichzeitig gemessen oder getrennt in verschiedenen Durchläufen bzw. Fahrten (bitte begründen)?

    Wenn nein, warum nicht?

26. Für welche Fahrzeuge der Fahrzeuggruppe II des ersten Untersuchungsberichtes sind jeweils wann die Freigaben erfolgt, und wann rechnet die Bundesregierung jeweils damit, dass alle betroffenen Fahrzeuge umgerüstet sind?

    a) Setzt das KBA den Herstellern hierfür eine Frist?

    b) Drohen denjenigen Wagenhaltern, die diese freiwillige Umrüstung nicht vornehmen lassen, irgendwelche Sanktionen oder Einschränkungen?

    Wenn ja, welche sind das?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

27. Werden alle Fahrzeuge mit den von den Herstellern vorgeschlagenen Umrüstmaßnahmen in allen acht Prüfzyklen gefahren, um die Wirksamkeit der Maßnahmen sowie das Ausbleiben der Erhöhung der CO_2-Emissionen zu messen?

    Wenn nein, warum nicht, und welche Prüfzyklen werden hierfür verwendet?

28. Welche NO_x und welche CO_2-Werte wurden nach den vom KBA freigegebenen freiwilligen Umrüstmaßnahmen in jeweils welchen Prüfzyklus gemessen, und wie hoch waren diese Werte jeweils vor der Umrüstung (bitte vollständig für alle freigegeben Modell tabellarisch aufführen)?

29. Wie erklärt die Bundesregierung, dass vom ADAC in Wiederholungen von gleichartigen CO_2-Tests jeweils vor und nach der Umrüstung die CO_2-Emissionen nach der Umrüstung gleichgeblieben oder gestiegen sind?

30. Teilt die Bundesregierung die Auffassung, dass es bei der Beurteilung von kaufrechtlichen Gewährleistungsansprüchen aufgrund von Überschreitungen im Verbrauch um mehr als 10 Prozent gegenüber dem Typprüfwert auf das Emissionsverhalten eines Fahrzeuges, welches sich in einem nichtoptimierten Zustand befindet, ankommt, so wie es die Halterinnen und Halter auf der Straße fahren?

    Wenn nein, warum nicht?

31. Wie erklärt die Bundesregierung, dass die Katalogwerte zu den Fahrzeugen Audi A6 2.0 l mit 126 g/km bzw. Audi A6 3.0 l mit 172 g/km von den Typprüfwerten nach oben, von den Typprüfwerten abweichen, die bei den Erstmessungen zugrunde gelegt worden sind (Audi A6 2.0 l: 110 und 112 g/km; Audi A 6 3.0 l 133 bzw. 139) mit der Folge, dass nunmehr eine negative Differenz zwischen Messergebnissen und Typprüfwerten entsteht?

32. Warum hat die Untersuchungskommission „Volkswagen“ bei den CO_2-Messungen nicht auf die ab September 2017 geregelten Testverfahren des Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) zurückgegriffen, nicht einmal ergänzend?

33. Wie ist grundsätzlich das Emissionsverhalten bei Diesel-Pkw bei Geschwindigkeiten oberhalb von 130 km/h?

34. Wurden von der Bundesregierung oder in ihrem Auftrage jemals Messungen von NO_x-Emissionen bei Geschwindigkeiten oberhalb von 130 km/h durchgeführt, und wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, welche Messungen an welchen Fahrzeugen wurden wann von wem durchgeführt, und welche NO_x-Emissionen wurden dabei gemessen?

35. Geht die Bundesregierung den in der Vorbemerkung genannten presseöffentlichen Hinweisen bezüglich des in den USA aufgekommenen Verdachts der Manipulation der CO_2-Werte von Audifahrzeugen nach?

    Wenn nein, warum nicht?

    Wenn ja, welche Maßnahmen wurden bislang ergriffen, und welche sind beabsichtigt?

Berlin, den 17. Juli 2017

Dr. Sahra Wagenknecht, Dr. Dietmar Bartsch und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333